



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 162 ]

नई दिल्ली, बुधवार, जून 20, 2001/ज्येष्ठ 30, 1923

No. 162]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JUNE 20, 2001/JYAISTHA 30, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 20 जून, 2001

सं. टीएएमपी/17/2001-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार तैयार उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के लिए घाट-शुल्क प्रभागों में वृद्धि के संबंध में जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/17/2001-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

----- आवेदक

आदेश

(जून, 2001 के 12वें दिन पारित किया गया)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने छह माह की अवधि के लिए प्रयोगात्मक आधार पर हाथों से जलयानों को खाली करने के मामले में तैयार उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के लिए घाट-शुल्क में वृद्धि का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

2. जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है:

- (i) जेएनपीटी में बल्क टर्मिनल आयातित उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल का प्रहस्तन यांत्रिक पद्धति से करने के लिए बनाया और परिकल्पित किया गया था। बर्ध भी 70,000 डीडब्ल्यूटी तक के बड़े आकार के जलयानों के लिए बनाया गया था और इस प्रणाली पर पर्याप्त निवेश किया गया था।
- (ii) उर्वरक के सीधे आयात से आयातक छोटे पार्सल आकार के जलयानों में कार्गो ला रहे हैं। पत्तन की यांत्रिक प्रणाली द्वारा प्रहस्तन के लिए ये जलयान उपयुक्त नहीं हैं, जिससे ये सुविधाएँ बेकार हो गई हैं। पिछले चार वर्षों में उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के आयात में निम्नलिखित कमी हुई है:

(क)	1997-1998	-	8,81,287 मीट्रिक टन
(ख)	1998-1999	-	8,88,788 मीट्रिक टन
(ग)	1999-2000	-	7,90,617 मीट्रिक टन
(घ)	2000-2001	-	3,68,627 मीट्रिक टन

(दिसम्बर, 2000 तक)

- (iii) यांत्रिक प्रणाली के प्रयोग को बढ़ावा देने के लिए जेएनपीटी ने मात्राओं के आधार पर विशेष रियायतें दी हैं। साथ ही, पत्तन की प्रणालियों का, जिनमें पर्याप्त पूंजी निवेश किया गया है, प्रयोग न करने वाले आयातों को हतोत्साहित करने की आवश्यकता है। ये छोटे जलयान बर्थ पर लम्बे समय तक रहते हैं क्योंकि वे हाथों से प्रहस्तन कार्य कर रहे हैं अथवा यांत्रिक प्रणाली का केवल आंशिक प्रयोग ही कर रहे हैं। परिणामस्वरूप राजस्व आय लागतों से बहुत कम हैं। जबकि उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के लिए वर्तमान घाट-शुल्क केवल क्रमशः 35/- रुपए और 25/- रुपए प्रति मीट्रिक टन है।
- (iv) जहाँ हाथों से प्रहस्तन को हतोत्साहित करके यांत्रिक प्रहस्तन सुविधाओं के प्रयोग को बढ़ावा देने की आवश्यकता है वहीं पत्तन हाथों से प्रहस्तित जलयानों से अपने राजस्व में वृद्धि करनी चाहिए। अतः यह आवश्यक समझा गया है कि उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल का वर्तमान घाट-शुल्क क्रमशः 35/- रुपए प्रति मीट्रिक टन से बढ़ाकर 70/- रुपए प्रति मीट्रिक टन और 25/- रुपए प्रति मीट्रिक टन से बढ़ाकर 50/- रुपए प्रति मीट्रिक टन कर दिया जाए। परंतु, यांत्रिक प्रणाली का प्रयोग करने वाले जलयानों के लिए 50% छूट दी जाएगी अर्थात् वर्तमान दरों को लागू रखा जाएगा।
- (v) जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड ने छह माह की अवधि तक यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली का प्रयोग करने पर इन दरों में 50% छूट देकर उर्वरक के लिए वर्तमान घाट-शुल्क को 35/- रुपए प्रति मीट्रिक टन से बढ़ाकर 70/- रुपए प्रति मीट्रिक टन करने और उर्वरक के कच्चे माल के लिए 25/- रुपए प्रति मीट्रिक टन से बढ़ाकर 50/- रुपए प्रति मीट्रिक टन करने के प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है।

3. जेएनपीटी का उपर्युक्त प्रस्ताव बीसीसीआई, बीसीएचएए, आईएमसी, डब्ल्यूआईएसए, मै0 गुजरात नर्मदा वैली फर्टिलाइज़र्स कम्पनी लिमिटेड, मै0 धरमसी मोरारजी केमिकल्स कम्पनी लिमिटेड, मै0 मेजस्टिक इम्पैक्स प्राइवेट लिमिटेड, मै0 नाथ इण्डस्ट्रियल्स केमिकल्स लिमिटेड, मै0 डी.बी. केमिकल्स को, टिप्पणियों देने के लिए परिचालित किया गया था। (सुविधाओं के मुख्य प्रयोक्ताओं की सूची जेएनपीटी से प्राप्त की गई थी)। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है:

#### मेजस्टिक इम्पैक्स प्राइवेट लिमिटेड

- (i) अर्थव्यवस्था के उदारीकरण और सीधे आयातों से प्रतिस्पर्धा में वृद्धि हुई है। छोटे व्यापारी से लेकर बड़े आयातक तक प्रत्येक व्यक्ति यह सुनिश्चित करना चाहेगा कि निविष्ट लागतों को स्तरीय उत्पादों सहित प्रतिस्पर्धा का सामना करने के लिए कम किया गया है।
- (ii) हम छोटे जलयानों को लाकर पत्तन की सेवा कर रहे हैं और जब वे खाली होते हैं तो उनका उपयोग करके पत्तन के लिए आय उत्पन्न कर रहे हैं जब पहले कभी ऐसा नहीं हुआ। जेएनपीटी बेकार पड़े बर्थों के प्रयोग के लिए और छूट दे सकता है, बशर्ते वह यातायात को उनकी ओर मोड़ना चाहे।
- (iii) हमारे पास मंत्राधार अथवा बर्थ पर कार्गो उतारने और बर्थों को यथासंभव न्यूनतम समय के लिए अधिगृहीत रखने और यह सुनिश्चित करने का ट्रैक रिकार्ड है कि अन्य पत्तन प्रचालन अवरुद्ध नहीं होंगे।
- (iv) 1999 के अंत में, जेएनपीटी कार्गो लाने की अनुयाचना कर रहा था और हमें हस्तचालित निकासी के लिए भी दरों में छूट पर विचार करने के लिए उन्हें अनुमानित कार्गो नीप्रभार देने के लिए भी कहा था। पत्तन के इन अनुरोध को ध्यान में रखते हुए हम अपने सभी जलयान जेएनपीटी पर ला रहे हैं।
- (v) यदि पत्तन इससे पीछे हटना चाहता है तो हम अपने फायदे के लिए वैकल्पिक प्रबंध करने के लिए बाध्य होंगे।

#### धरमसी मोरारजी केमिकल कम्पनी लिमिटेड

- (i) हाथों से जलयानों को खाली करने के लिए प्रशुल्क में वृद्धि करने पर हमें बहुत आपत्ति है।
- (ii) हम हाथ से माल उतारकर जलयान को जेएनपीटी पर इसलिए लाए थे कि छोटी क्रेन (जेट्टी) बेकार हो रही थी और जेएनपीटी को उनसे कोई आय नहीं हो रही थी।
- (iii) जब कोई उसी स्थिति में भी राजस्व देने के लिए तैयार है, जब उसे कुछ प्राप्त नहीं हो रहा हो, तो भिन्न-भिन्न प्रभार लेना सही नहीं है। प्रशुल्क में वृद्धि से छोटी क्रेन (जेट्टी) बेकार हो जाएगी जिससे पत्तन को राजस्व की हानि होगी।
- (iv) छोटी क्रेनों (जेट्टी) के अधिकाधिक उपयोग के लिए जेएनपीटी और प्रशुल्क प्राधिकरण की ओर से अवश्य प्रयास किया जाना चाहिए, जिससे पूंजी निवेश पर प्रतिलाभ संभव होगा और बेकार छोटी क्रेनों (जेट्टी) के उपयोग को हतोत्साहित नहीं करना पड़ेगा।

4.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 20 अप्रैल, 2001 को मुम्बई में जेएनपीटी कार्यालय में की गई थी। जेएनपीटी, बीसीएचए और आईएमसी सुनवाई में उपस्थित थे। अग्रिम सूचना के बावजूद उर्वरक क्षेत्र के प्रतिनिधि उपस्थिति नहीं हुए। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :

**जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)**

- (i) उर्वरकों का यातायात 20 लाख टन से घटाकर 4 लाख टन रह गया है। उसका 25% हाथ से प्रहस्तन के लिए है।
- (ii) हम हाथ से प्रहस्तन को हतोत्साहित और यांत्रिक प्रहस्तन को बढ़ावा देना चाहते हैं।
- (iii) यदि छोटे जलयान आते हैं और यदि बर्थ उपलब्ध है तो हम उन्हें प्रवेश दे सकते हैं। परंतु, हम घाट-शुल्क से कुछ तो अर्जित अवश्य करेंगे।

4.2. संयुक्त सुनवाई में, अपनाई गई प्रहस्तन प्रणाली पर विचार किए बिना घाट-शुल्क के बारे में चर्चा की गई थी। जेएनपीटी तदनुसार प्रस्ताव में सुधार करने और उसे 3 सप्ताह के अन्दर पुनः प्रस्तुत करने पर सहमत हो गया था।

5.1. जेएनपीटी ने अपने 8 मई, 2001 के पत्र द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया।

5.2. जेएनपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है:

- (i) उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के लिए घाट-शुल्क को घुगुना करने के प्रस्ताव का आशय मेन्यूअल जलयानों को हतोत्साहित करना और यांत्रिक जलयानों को बढ़ावा देना था।
- (ii) संयुक्त सुनवाई में चर्चा के दौरान, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अध्यक्ष ने मत व्यक्त किया था कि मेन्यूअल और यांत्रिक विधि से प्रहस्तित जलयानों के बीच कोई भेदभाव नहीं होना चाहिए। इसलिए, सभी उर्वरक जलयानों के लिए घाट-शुल्क में वृद्धि करते समय पत्तन यांत्रिक जलयानों के लिए प्रहस्तन प्रभारों को तदनुसार कम करने पर विचार कर सकता है। उसका ऐसे जलयानों के कुल (घाट-शुल्क और प्रहस्तन) प्रभारों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (iii) जेएनपीटी की राय है कि सुझाव तार्किक है और मानने योग्य है और इसलिए उसने निम्नलिखित प्रस्ताव किया है:
  - (क) उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के लिए घाट-शुल्क में वर्तमान घाट-शुल्क दर क्रमशः 35/- रुपए प्रति मीट्रिक टन और 25/- रुपए प्रति मीट्रिक टन से बढ़ाकर दुगुनी की जाए।
  - (ख) यांत्रिक प्रहस्तित जलयानों के लिए कुल (प्रहस्तन और घाट-शुल्क) प्रभारों को अप्रभावित रखने के लिए उर्वरक के लिए प्रहस्तन प्रभार 220/-रुपए प्रति मीट्रिक टन से घटाकर 185/- रुपए प्रति मीट्रिक टन करने और उर्वरक के कच्चे माल के लिए 180/- रुपए प्रति मीट्रिक टन से घटाकर 155/- रुपए प्रति मीट्रिक टन किए जाने का प्रस्ताव है।
- (iv) जेएनपीटी ने अब प्रहस्तन प्रभारों में कमी के अनुरूप उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के घाट-शुल्क में निम्नलिखित वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है:

	घाट-शुल्क	प्रहस्तन प्रभार	कुल प्रभार
उर्वरक	70 रुपए प्रति मीट्रिक टन	185/- रुपए प्रति मीट्रिक टन	255/- रुपए प्रति मीट्रिक टन
उर्वरक का कच्चा माल	50/- रुपए प्रति मीट्रिक टन	155/- रुपए प्रति मीट्रिक टन	205/- रुपए प्रति मीट्रिक टन

6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :

- (i) जेएनपीटी के मूल प्रस्ताव को ऐसे छोटे पार्सल आकार के जलयानों को, जो यांत्रिक विधि से प्रहस्तित नहीं किए जा सकते, लाने के कारण बेकार हो रही उर्वरक प्रहस्तन प्रणाली की क्षतिपूर्ति के उपाय के रूप में देखा जाए। प्रस्ताव से यह ज्ञात होता है कि कार्गो पहले के ही समान है परंतु वाहक छोटा है। समग्र रूप में, उर्वरक कार्गो पर, पहले घाट-शुल्क और प्रहस्तन प्रभारों का भुगतान किया जाता था किंतु, प्रहस्तन प्रणाली का प्रयोग न करने वाले छोटे जलयानों के मामले में केवल घाट-शुल्क को ही कम किया जाएगा। उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी का बल्क टर्मिनल यांत्रिक प्रहस्तन की सेवा प्रदान करने के लिए बनाया गया है। चूंकि, विशिष्ट कार्गो संबद्ध प्रभार कुल आय और लागत के संदर्भ में निर्धारित किए गए हैं, इसलिए उर्वरक के लिए पहले से निर्धारित घाट-शुल्क और प्रहस्तन प्रभारों की दरें एक-दूसरे पर निर्भर हैं।

- (II) जेएनपीटी के मूल प्रस्ताव को तार्किक नहीं कहा जा सकता, क्योंकि इसमें घाट-शुल्क और प्रहस्तन प्रभारों को एक साथ मिला दिया गया है। बड़े जलयान संस्थापित प्रहस्तन प्रणाली का प्रयोग कर रहे हैं और इसलिए वे प्रहस्तन प्रभारों का भुगतान कर रहे हैं। परंतु, छोटे जलयान प्रहस्तन प्रणाली का प्रयोग नहीं कर रहे हैं।
- (III) जब प्रहस्तन प्रभार अलग-अलग वसूल किए जा रहे हैं तो मैन्यूअल और यांत्रिक प्रहस्तन में मेद करने का कोई कारण नहीं है। वस्तु के लिए घाट-शुल्क दर एकसमान ही होनी चाहिए। जब इस बात पर ध्यान दिलाया गया तो जेएनपीटी ने इस स्थिति का मूल्यांकन किया और अपने प्रस्ताव में संशोधन किया।
- (IV) परंतु यह भी मानना पड़ेगा कि यह प्रस्ताव यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली प्रयोग करने वाले उर्वरक जलयानों के लिए प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव नहीं है। यह केवल बेकार हो रही संस्थापित प्रहस्तन क्षमता वाले छोटे जलयानों से अतिरिक्त आय प्राप्त करने के लिए है। यह प्रस्ताव जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तन की पद्धति पर विचार किए बिना उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के लिए घाट-शुल्क दर में एकसमान वृद्धि करने के लिए किया गया है। अब तक यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली प्रयोग कर रहे जलयानों के मामले में यथास्थिति को बनाए रखने के लिए, जहाँ तक कुल कार्गो संबंधित प्रभार का संबंध है, यह प्रस्ताव घाट-शुल्क में वृद्धि की सीमा तक प्रहस्तन लागत कम करने के लिए है।
- (V) जेएनपीटी के बल्क टर्मिनल को भारी नुकसान हो रहा है। यातायात ढाँचे में परिवर्तन और प्रहस्तन कार्यप्रणाली में परिणामी परिवर्तन से नुकसान में वृद्धि नहीं होगी। इस नुकसान को कम करने के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क का समायोजन करना आवश्यक है। हमें पूरी आशा है कि यह प्रस्ताव जेएनपीटी द्वारा बाजार की और यातायात के विपथन की संभाव्यता की, जिसकी इस कार्यवाही में भाग लेने वाले प्रयोक्ताओं ने धमकी दी है, जाँच करने के पश्चात किया गया है। जेएनपीटी का प्रस्ताव इसी शर्त के अधीन अनुमोदित किया जाता है।
- (VI) जेएनपीटी इस प्रशुल्क व्यवस्था को छह माह की अवधि के लिए प्रयोगात्मक आधार पर लागू करना चाहता है। ऐसा प्रतीत होता है कि छह माह की अवधि बहुत कम है और इसमें यातायात के सामयिक उतार-चढ़ावों को समायोजित नहीं किया जा सकता। इसलिए, इस प्रशुल्क व्यवस्था को एक वर्ष की अवधि तक बनाए रखना और उसके बाद यदि आवश्यक हो तो उसकी समीक्षा करना उचित होगा।
- (VII) चूंकि, पूरा प्रस्ताव संस्थापित यांत्रिक प्रहस्तन क्षमता के उपयोग को बढ़ाने की दिशा से संबद्ध है, इसलिए जेएनपीटी के लिए यांत्रिक प्रहस्तन सुविधा का प्रयोग करते वाले जलयानों को संबंधित टर्मिनल पर बर्thing में अधिक वरीयता देने और उन जलयानों को जिन्हें ऐसी सुविधा की आवश्यकता नहीं होती उन्हें बर्थ खाली होने पर ही अनुमति देने पर विचार करना असंगत नहीं होगा।

7.1. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के लिए घाट-शुल्क और प्रहस्तन प्रभारों की निम्नलिखित दरें अनुमोदित करता है :

**घाट-शुल्क**

उर्वरक	:	70 रुपए प्रति टन
उर्वरक का कच्चा माल	:	50 रुपए प्रति टन

**प्रहस्तन प्रभार**

उर्वरक	:	185 रुपए प्रति टन
उर्वरक का कच्चा माल	:	155 रुपए प्रति टन

7.2. जेएनपीटी को निदेश दिया जाता है कि वह अपनी दरों के मान में इन संशोधित दरों को तदनुसार शामिल करे। का निदेश दिया जाता है। इस आदेश के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से एक वर्ष के पश्चात इन संशोधित दरों की समीक्षा की जाएगी।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2001/असा०]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

New Delhi, the 20th June, 2001

**No. TAMP/17/2001-JNPT.**— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for an increase in the wharfage charges for finished fertilizer and fertilizer raw materials as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Tariff Authority for Major Ports****Case No. TAMP/17/2001-JNPT****The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

...

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 12th day of June 2001)

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) has submitted a proposal for increase of the wharfage for finished fertilizer and fertilizer raw materials in case of manually discharged vessels on an experimental basis for a period of six months.

2. In its proposal, the JNPT has given the following points:

- (i). The bulk terminal in the JNPT was designed and envisaged for handling imported fertilizer and fertilizer raw materials through a mechanised system. The berth was also designed for large size vessels upto 70,000 DWT and substantial investment have been made in this system.
- (ii). With the decanalisation of fertilizer import, the importers bring the cargo in small parcel size vessels. Such vessels are not suitable for handling by the port's mechanical handling system resulting in idling of these facilities. The drop in fertilizer and fertilizer raw materials traffic over the last four years, is given below:
 

(a).	1997 – 1998	-	8,81,287 MT
(b).	1998 – 1999	-	8,88,788 MT
(c).	1999 – 2000	-	7,90,617 MT
(d).	2000 – 2001 (upto Dec. 2000)	-	3,68,627 MT
- (iii). In order to encourage usage of the mechanised system the JNPT has offered special rebates based on volumes. At the same time, it is necessary to discourage imports which do not use the port's systems where the investment is substantial. Such smaller vessels remain longer at the berth as they are either handling manually or only partially using the mechanical system. As a result, revenue earnings are far below the costs where the present wharfage is only Rs.35/- and Rs.25/- per MT for fertilizer and fertilizer raw materials respectively.
- (iv). While seeking to encourage the use of mechanical handling facilities by discouraging manual handling, the Port likes to simultaneously increase its revenue from the manually handled vessels. Hence, it is felt essential that the existing wharfage for fertilizer and fertilizer raw material be raised from Rs.35/- per MT to Rs.70/- per MT and Rs.25/- PMT to Rs.50/- PMT respectively. However, for vessels using mechanical system, 50% discount will be given i.e., in effect maintaining the existing rates.
- (v). The Board of Trustees of the JNPT has approved the proposal to increase the existing wharfage for fertilizer from Rs.35/- PMT to Rs.70/- PMT and fertilizer raw material from Rs.25/- PMT to Rs.50/- PMT with 50% discount on these rates when

3. The above proposal of the JNPT was circulated to BCCI, BCHAA, IMC, WISA, M/s. Gujarat Narmada Valley Fertilizers Co. Ltd., M/s. Dharmasi Morarji Chemicals Co. Ltd., M/s. Majestik Impex Pvt. Ltd., M/s. Nath Industrials Chemicals Ltd., M/s. D B. Chemicals for comments. (A list of main users of the facilities was obtained from the JNPT). The comments received from them are summarised below:

**Majestik Impex Private Limited**

- (i). With the liberalisation of economy and decanalisation of Imports, competition also has increased. Everybody from a small trader to a large importer would like to ensure that the input costs are trimmed to the bare minimum to withstand the competition along with quality products.
- (ii). We are doing a service to the port by bringing in small vessels and utilising the berths when they are empty generating income to the Port which was not there earlier. The JNPT shall give further reduction to the trade for the usage of berths, which are idling if it wants the traffic to be diverted to them.
- (iii). We have a track record of unloading cargo either in midstream or at berth, and keeping the berths occupied for the least possible time and ensuring that other port operations are not hampered.
- (iv). In late 1999, the JNPT had been canvassing to bring cargo and even asked us to give them the projected cargo tonnage to consider a reduction in the rates also for manual clearing. Keeping this request of the port in mind we have been bringing all our vessel to the JNPT.
- (v). If the port wishes to have its way, we will be constraint to look for alternative arrangement to our advantage.

**The Dharamsi Morarji Chemical Company Limited**

- (i). We very much object to increasing tariff for manually discharged vessels.
- (ii). We brought vessel by manual discharge to the JNPT with a view that the jetties were idling and giving no income to the JNPT.
- (iii). It is unfair to put different charges when some body is ready to give revenue when it was receiving nothing. With the increase in tariff, the jetties will continue to idle making revenue loss to the port.
- (iv). The endeavour must be from JNPT as well as Tariff Authority, to make maximum utilisation of the jetties, whereby return of capital investment will be possible and not to discourage utilisation of idle jetties.

4.1. A joint hearing in this case was held on 20 April 2001 at the JNPT Office in Mumbai. The JNPT, BCHAA and IMC attended the hearing. Representatives of the fertilizer sector were not present in spite of advance notice. At the joint hearing, the following submissions were made:

**Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- (i). Traffic of fertilizers has come down from 20 lakhs tonnes to 4 lakhs. 25% of that is for manual handling.
- (ii). We want to discourage manual handling; and, to encourage mechanical handling.
- (iii). If smaller vessels come and if berth is available, we will admit. But, we must earn something through wharfage.

4.2. In the joint hearing, there was a discussion about wharfage being the same irrespective of the handling system adopted. The JNPT agreed to recast the proposal accordingly and re-submit the proposal within 3 weeks

5.1. The JNPT has submitted a revised proposal vide its letter dated 8 May 2001.

5.2. In its revised proposal, the JNPT has given the following points:

- (i). The intention of the proposal to double the wharfage for fertilizer and fertilizer raw materials was to discourage manual vessels and to encourage mechanised vessels.
- (ii). During the discussion in the joint hearing, the Chairman (TAMP) had expressed the view that there should not be any discrimination between manual and mechanically handled vessels. Therefore, while increasing the wharfage for all fertilizer vessels, the port could consider correspondingly reducing the handling charges for mechanised vessels, thereby having no impact on the total (wharfage and handling) charges for such vessels.
- (iii). The JNPT is of the opinion that the suggestion is logical and has merit and, therefore, proposes as follows:
  - (a). The wharfage for fertilizer and fertilizer raw materials may be increased to double from the present rate of wharfage of Rs.35/MT and Rs.25/MT respectively.
  - (b). To keep total (handling and wharfage) charges for the mechanically handled vessels unaffected it is proposed to reduce the handling charges for fertilizer to Rs.185/MT from Rs.220/MT and for fertilizer raw materials to Rs.155/MT from Rs.180/MT.
- (iv). The JNPT has now proposed to increase the wharfage of fertilizer and fertilizer raw materials with corresponding reduction in handling charges as given below:

	<u>Wharfage</u>	<u>Handling charges</u>	<u>Total charges</u>
Fertilizer	Rs.70/MT	Rs.185/MT	Rs.255/MT
Fertilizer raw materials	Rs.50/MT	Rs.155/MT	Rs.205/MT

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the JNPT is to be seen as a measure to seek compensation for idling of the fertilizer handling system due to the vessels bringing small parcel size, which cannot be handled mechanically. From the proposal, it is understood that the cargo is the same as before but the carrier is smaller. In totality, the fertilizer cargo earlier paid wharfage and handling charges, which will be reduced to only wharfage in case of smaller vessels, which do not use the handling system. It is noteworthy that the bulk terminal of the JNPT is designed to serve mechanised handling. Since individual cargo related charges are fixed with reference to the total income and cost, the rates of wharfage and handling charges for fertilizer fixed earlier are interdependent on each other.
- (ii). The original proposal of the JNPT cannot be said to be logical since it mixes up handling charges with the wharfage. Larger vessels use the installed handling system; and, therefore, they pay handling charges. Smaller vessels, however, do not use the handling system.
- (iii). When handling charges are levied separately, there is no reason to prescribe differential wharfage rate for manual and mechanical handling. Wharfage rate

must be the same for the commodity. When pointed out, the JNPT has appreciated this position and revised its proposal.

- (iv). It is to be recognised that this is not a tariff increase proposal for the fertilizer vessels using mechanised handling system. It is only to realise additional income from the smaller vessels for idling of installed handling capacity. This has been done by the JNPT by proposing a uniform increase in the wharfage rate for fertilizer and fertilizer raw materials irrespective of the method of handling. To maintain status quo in respect of the vessels using mechanised handling system insofar as the total cargo related charges are concerned, the proposal is to reduce the handling cost to the extent of increase in the wharfage.
- (v). The bulk terminal of the JNPT is losing heavily. The change in the traffic pattern and the resultant change in handling methodology cannot be allowed to increase the loss. To minimize such loss, the tariff adjustment proposed by the JNPT is necessary. We sincerely hope that the proposal has been made by the JNPT after weighing the market and also the possibility of diversion of traffic, as has been threatened by some of the users who participated in this proceeding. Subject to this, the proposal of the JNPT is approved.
- (vi). The JNPT wants to implement this tariff arrangement on an experimental basis for a period of six months. It appears that six months' period is very short and may not accommodate seasonal fluctuations of traffic. It is, therefore, reasonable to operate this tariff arrangement for a period of one year and then review, if necessary.
- (vii). Since the entire proposal revolves around the concern to maximize the utilisation of installed mechanised handling capacity, it may not be irrelevant for the JNPT to consider the possibility of giving over-riding priority in berthing at the concerned terminal to vessels using the mechanised handling facility and allow those vessels which do not need such facility only when the berth is vacant.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the rates of wharfage and handling charges for fertilizer and fertilizer raw materials as given below:

#### **Wharfage**

Fertilizer	:	Rs.70/- per tonne.
Fertilizer Raw Materials	:	Rs.50/- per tonne.

#### **Handling Charge**

Fertilizer	:	Rs.185/- per tonne.
Fertilizer Raw Materials	:	Rs.155/- per tonne.

7.2. The JNPT is directed to include these revised rates accordingly in its Scale of Rates. These revised rates are subject to review after one year from the date of Notification of this Order in the Gazette.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT/III/IV/143/2001/Exty.]